

Zur Geschichte

der

Berlin-Hamburger Reihefahrt.

Von

Dr. Ernst Baasch.

Hamburg 1890.

Druck von Lütke & Wulff.

Dem Verein
für die Geschichte Berlins

bei der

Feier

seines fünfundzwanzigjährigen Bestehens

am 28. Januar 1890

gewidmet

von dem

Verein für Hamburgische Geschichte.

Die vielfach verwickelten Beziehungen zwischen Brandenburg und Hamburg sind zumeist vom Gesichtspunkt der Wirthschaftspolitik aus zu betrachten; ein Blick auf die Karte lehrt die große Bedeutung Hamburgs für die kurmärkischen Lande. Dem bei Hamburg vorüberfließenden Elbstrom eilt als letzter größerer Nebenfluß rechts die Havel zu, und diese mit der Spree bewässert die Mark; mit der Oder hat auf künstlichem Wege die Elbe dann Wasserverbindung erlangt. Begreiflich und natürlich, daß die Schifffahrt zwischen Hamburg und der Mark auf diesen Wasserwegen eifrig betrieben wurde; Schifffahrtsprivilegien und Elbzölle geben hiervon Zeugniß.¹

Im 15. Jahrhundert zuerst begegnet uns in Hamburg eine kirchliche Bruderschaft aufwärtsfahrender Schiffer oder „Boertere“². Die Fahrt dieser Schiffer hat sich allmählich weit ins Hinterland ausgedehnt; die einzelnen Stadien der Entwicklung lassen sich nicht verfolgen. Festzustehen scheint, daß bis ins 17. Jahrhundert hinein diese Schifffahrt überwiegend in den Händen der Hamburger war, und die Märker nur geringen Antheil an derselben hatten. Das veränderte sich in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts; vornehmlich die Berliner versuchten mit Glück den Hamburgern in der Flußschifffahrt Concurrnz zu machen; es war die Zeit, wo, angespornt und begünstigt durch die Politik ihres großen Kurfürsten, die brandenburgischen Lande sich aus ihrer wirthschaftlichen Abhängigkeit, namentlich von Hamburg, zu befreien strebten. In Schmoller's „Studien über die wirthschaftliche

¹) Vgl. Koppmann in Zeitschr. f. hamb. Gesch. VI. 408; ebenda 496 ff.

²) Rüdiger, Die ältesten Hamb. Zunftrollen pag. 234 ff.

Politik Friedrichs des Großen“¹ findet man über diese diplomatischen Kämpfe zwischen Brandenburg und Hamburg interessante, wenn auch m. E. nicht immer zutreffende Ausführungen; wir wollen an diesem Orte uns mit der Episode aus jenen Kämpfen beschäftigen, welche die Reihefahrt zwischen Hamburg und Berlin betrifft und sich aus dem Zusammenhange der hamburgisch-brandenburgischen Wirthschaftscontroversen jener Zeit wohl herauslösen läßt. Als Quelle dienen uns namentlich die Protokolle und Akten der Hamburgischen Commerz-Deputirten.

So lange die Hamburger die Elb-Havel-Fahrt beherrschten, verfügten sie allein über die inneren Verhältnisse derselben; mit der wachsenden Concurrnz fremder Schiffer entstand die Nothwendigkeit einer gegenseitigen, unter staatlicher Autorität stehenden Verständigung über die Regeln der Fahrt, des Ladens u. s. w. Wie oft in solchen Fällen, führten auch hier Unordnungen und Zwistigkeiten zwischen den Parteien zu Einigungsversuchen. Im Frühjahr 1692 übergaben die Hamburger Schiffer² ihrem Rat eine Supplik und ein Memorial, in welchem sie darlegten, wie sie es „wegen der Fremden zu halten verlungen“, die Unordnung, die Verzögerung im Abgehen der Schiffer auseinandersetzen und um eine „Ordnung oder Böert, gleich die Holländer hetten“ baten. Eine solche Reihefahrt oder Böert wurde meist eingerichtet durch Verordnungen, die Bestimmungen trafen über die Reihenfolge beim Laden, Abfahren, Ankommen, die Größe der Schiffe und Fässer, die Qualification der Schiffer u. s. w.; von Hamburg aus bestanden damals Reihefahrten nach mehreren Orten Hollands, der deutschen Nordseeküste und des Inlandes³. Die im Jahre 1692 von den Hamburgern gegebene Anregung hatte keinen Erfolg; bald mehrten sich die Klagen der Schiffer über Mißstände bei der Fahrt, vornehmlich die allzugroßen Fässer. Endlich im Jahre 1699 vernehmen wir, daß ein gewisser Lorenz Classen, der in Geschäften in Berlin gewesen war, nach seiner Rückkehr in Hamburg von den Commerz-Deputirten um eine Aeußerung darüber „wass doch

1) Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirthschaft im deutschen Reich. Bd. 8 pag. 1049 ff.

2) Mit dieser Abkürzung sind im Folgenden stets die Hamburger „aufwärts fahrenden Schiffer“ gemeint.

3) Vgl. auch Lappenberg in Zeitschrift f. hamb. Gesch. I. 299 ff.

zu Berlin zum besten des Commercii passirt“ gebeten wurde; worauf er berichtete, daß er in Berlin vorgeschlagen habe, eine Conferenz von Berliner, Hamburger und Magdeburger Schiffern zur Einrichtung einer Reihesahrt zusammenzurufen. Mit dem Rat hatten die Commerz-Deputirten den besten Willen, den Mißständen der Berlin-Hamburger Fahrt abzuhelpfen; sie fanden jedoch zunächst, wie auch in der Folgezeit, wenig Entgegenkommen bei den Hamburger Schiffern, obwohl doch grade von diesen erst 1692 eine Reihesahrt empfohlen war; eine scharfe Concurrrenz, die sich in Uebertretungen der bestehenden Gebräuche äußerte, hatte sich auch unter ihnen erhoben¹. Erst nach langem Sträuben ließen sich die Schiffer² herbei, ihrerseits einen Entwurf zu einem Reglement einzureichen. Elsäßen vermittelte die Verhandlung mit den Berlinern und übergab am 17. Januar 1700 einen Entwurf, der „bey der Churfürstl. Amptscammer concipiret“ war. Die Unterhandlungen zogen sich nun hin; in Hamburg nahmen an ihnen Theil der Rat, die Oberalten, die Commerz-Deputirten, die Schiffer, der brandenburgische Ministerresident Herr von Busch; auf „Monita“ des letzteren wurde ihm im März durch die Hamburger eine „Instruction“ überreicht; diese theilen wir hier vollständig mit, da man aus ihr am besten den Stand der Angelegenheit erkennen kann.

*Instruction an S. Excell. dem H. von Busch,
Geheimen Rath und Land Drostcn Ihrer
Churfürstl. Durchl. von Brandenburg, der
Hamburger und Berliner Schiffe Reihesahrt
angehend.*

An Se. Excellenz dem Churfürstl. Brandenburg. Hochbetrauten Geheimbten Rath und Land Drostcn H. von Busch hiesiges Commercii Collegii ohnmaßgeblicher, doch allergehorsambster Vortrag, welchergestalt daß Commercium durch eine regulirte Schiff- und Reihesahrt zwischen den auff Berlin und Hamburg fahrenden Schiffern, zu allerseits vergnügung derer in

- 1) Am 13. Dec. 1699 erklärte der Schiffer Frercks den Dep. Com.: „es hetten ihre Schiffer ein dem andern die Nahrung weggenommen —“.
- 2) Es waren 8: Hans Frercks, Hans Bieregge, Claus Bieregge, Berend Valentin, Christian Schnöde, Peter Schnöde, Jaspar Bolte, Claus Dircks.

als außländischen Kauffleuten, so Ihre negotia auß Holland und Hamburg in Ihr. Churfürstl. Durchl. von Brandenburg Ländern, wie auch nach der Schlesien, Pohlen, Preussen und von dannen wieder zurück auff Hamburg und Holland führen, in vielen kan verbessert und Ihr. Churfürstl. Durchl. von Brandenburg Zollintraden bey weiten vermehret werden.

Es ist allen unpartheyschen Kauffleuten, wie auch denen auff der Elbe- und Havelstrom fahrenden Schiffern satsahm bekant, welchergestalt die Handlung in expedirung der güter nach und von oben erwehnten Ländern von der Elbe in ein grosses gewichen, indem gemelte Schiffere ohne die geringste Ordnung und aufsicht, bloß nach ihren eigenen belieben und gutachten sich der Schiffahrt bedienen, und auff einer Zeit viele Schiffe mit ihren angehengten Fahrzeuge in Hamburg zugleich in der Ladung legen, der Schiffer bey den Kauffleuten herumb lauffen und Ladung suchen, wobey Sie dan auch woll höchlich versichern innerhalb 5, 6 a 7 tagen abzufahren, da Sie doch woll soviel Wochen, ja lenger beliegen bleiben müssen, ehe Sie soviel güter bekommen, damit Sie ihre Schiffe mit allen angehengten Fahrzeuge beladen können: wie dan zum exempel könnte angeführet werden, waß Unß berichtet ist, daß Churfürstl. Brandenburg. Güter von dem H. Post Commissario Wulff schon vor 14 tagen geladen sein, welche doch zum wenigsten, wo nicht lenger, noch woll 14 tage werden liegen müssen, ehe und bevor der Schiffer wird abfahren können: wie auch, welches noch in frischen andencken ist, daß im verwichenen Jahre 8 stücke Reinische Wein in dergleichen Schiffe woll 4 Wochen allhier gelegen, die nicht haben fortgebracht werden können, biß endlich ein expresser von Berlin anhero gesand worden, der die Weine abgehohlet hat. Dahero dan sowoll hiesige als außländische Kauffleute in ihrem Handlungsconcept gar sehr verhindert werden, indem die abgeladene Wahren zu rechter Zeit an denen destinierten örtern nicht können gelieffert werden: durch welche ver hinderung, so bloß allein auß der unordentlichen Schiffart entstehet, gehen die meisten Stückgüter, so nacher Preussen und Pohlen müssen geführet werden, von Holland ab durch den Sund; diese unordentliche Schiffarth veruhrsachet auch, daß die besten und kostbahresten

Güter von Hamburg über land in und durch die Churfürstl. Länder nacher Schlesien und Pohlen, auch nacher Dantzig, Stettin und andern öhrtern geführet, wie auch gleichermassen auß der Schlesien und Churfurstl. Ländern wiederumb auff Hamburg und Holland gesand werden. Da nun in obgemelten Ländern verschiedene Jahrmäercke angeleget, und der Kauffman seine Güter an ohrt und stelle dadurch nicht zu rechter Zeit, ja öfters durch vielfeltiges Regenwetter sehr beschädiget, gelieffert werden, wird demselben unsäglicher Schade zugefüget, die Jahrmercke werden verseumet, viele Leute verderben, und muß also die spedition auff Berlin in vielen Wahren sehr krebsgängig werden. Dass auch die Stadt Franckfurth an der Oder an ihrer Nahrung eine zeithero sehr abgenommen, solches rühret unsers geringen erachtens nicht eben daher, daß die Niederlage zu Berlin gestabiliret worden, sondern vielmehr dadurch, daß vorgemelte grosse Unordnungen eingerissen, wodurch die Wahren nach außgang der Märcke auch woll theils beschädiget allererst gelieffert werden, wodurch die Fieranten¹ sich anderwärts zu providiren veranlasset worden: und wan gleich umb seine Wahren zu rechter Zeit des Marcktes dorten habhafft zu werden, ein Kauffman solche mit grossen Kosten auff der Axt dahin gehen zu lassen genöthiget wird, so hat man doch in außbleibung der schweren Wahren, so zu Wasser versand worden, die Leute auß allen vorbenanten öhrtern nicht mit allerhand sorten, wie gern man auch gewolt, providiren können, wodurch Sie in Mangel der schweren Wahren sich von Dantzig und Stettin etc providiren müssen, wodurch also dieselbe sich, die Franckfurter messe zu bauen, von Zeit und Zeit gar abgewand. Nun ist jederman bekant, daß der Stadt Franckfurth ihre meiste Nahrung vor diesen darin bestanden, umb groß Pohlen, Schlesien, Pommern etc mit allerhand Wahren zu versorgen, welcher guten Stadt dann auch durch eine regulirte Reigefahrt mercklich könte wieder auffgeholfen werden: und würde alßdem der von Ihr. Churfürstl. Durchl. Gottseligen

¹) Fieranten = diejenigen Handelsleute, Krämer zc., welche vorzugsweise die Messen besuchen und dort ihre Waaren verkaufen. (Ditscheiner, Vollständ. Terminologie des Handels. Wien 1823, pag. 158.)

Herrn Vater Friedrich Wilhelm Christrühmlichsten andenckens mit grossen Kosten und sorgfältiger mühe angelegter neuer Canaal zwischen dera Residentz Stadt Berlin und Franckfurth solchergestalt zu dero selbst eigenen Churfürstl. hohen intraden und dero getreuen Unterthanen und Landes besten viel nützlicher employret werden.

Wan nun durch angeführte Unordnung nicht allein hiesige, sondern auch außländische Kauffleute sich der schweren und kostbahren Landsuhr zu eiligster befoderung ihrer Güter bedienen und dadurch die Churfürstl. Brandenburg. Elb- und andere Zölle umgehen, so ist schon im Julio Ao. 1698, der hiesigen auffwärts fahrenden Schiffern bericht nach, zu Berlin darüber deliberiret worden, welchergestalt daß Elb Commercium bestens möchte befodert und durch eine gute angeordnete Reigefarth daß abwichene wieder könne herbey gebracht werden zu dem Ende dan auch in Berlin einige puncta zu befoderung dieser Reigefarth auffgesetzt worden, wie die anlage sub lit: A. anzeiget, und bey der Churfürstl. Ambts-Cammer der ümbstenden nach wird zu finden sein.

Ob nun zwar dieses gute werck bißhero in stecken gerahten, so zweifelt man doch nicht, Ihr. Churfürstl. Durchl. werde in gnädigster absicht auff daß unentbehrliche Commercium und dero selbst eigene Zollintraden annoch der intention sein, und dahero gnädigst geruhen, solches werck durch dero hohe Herrn Ministros wieder reassumiren zu lassen: wie man dan auch glaubwürdig ist berichtet worden, daß noch neulichst ein sicherer freund zu Berlin von denen Hohen Herrn Ministris Ihr. Churfürstl. Durchl. gnädigste intention zu befoderung angeführtes Elbcommercium vernommen habe. In welcher Hoffnung daß hiesige Commereii Collegium sich neulichst mit den auffwärts fahrenden Schiffern zusammengethan und eine solche punctation auffgesetzt, wodurch die commercirende, soviel möglich, möchten veranlasset werden, mit ihren gütern der Elb Schifffarth unter einer woll regulirten Reigefarth nach der unmaßgeblichen projectirten Ordnung sub Anlage Lit. B. sich zu bedienen, und könnte umb alle Unordnung weiter abzuhelffen ein richtiges reglement in puncto der fracht, worüber weder Kauffman, noch Schiffer mit raison sich zu beschweren Uhrsache hette, auffgerichtet werden.

Da nun *Ihr. Churfürstl. Dhl. von Brandenburg allergnädigst* belieben sollte, daß auff diesen Fuß die Handlung durch *Ihr. Churfürstl. Dhl. Ländern* möchte befodert, und zu den all-gemeinen besten eingerichtet, auch als eine *particulier Kaufmans und Schiffer affaire* fodersahmst tractiret, und dan von *Ihr. Churfürstl. Durchl. von Brandenburg und hiesigen Magistrat* confirmiret und darauff publiciret werden, so zweifelt man im geringsten nicht, es werde in diesen bevorstehenden Sommer sich der Nützen davon schon zeigen, und weiter anlaß geben, ein mehres zu weiterer befoderung vorzunehmen.

Endlich wurde vom Kurfürsten durch Rescript vom 15. April die Sendung von Bevollmächtigten nach Berlin erbeten; zugleich wollte er die Sache der Reihesahrt in Verbindung mit einer anderen schwebenden Streitsache, welche die Liegetage und den „einen Schilling per Last“ betraf, verhandeln lassen. Die Commerz-Deputirten schlugen Claßen als Abgesandten vor, der schließlich, nachdem der Rat sich zuerst gegen ihn, als einen Nicht-Bürger, erklärt, als „Solliciteur im Nahmen E. Erb. Kauffmans“ nach Berlin reiste; der Schiffer Frercks wurde ihm als nautischer Sachverständiger beigegeben. Es wurde Claßen dringend ans Herz gelegt: „je kurtzer und stiller die Sache könne tractiret werden, je besser“; besonders wurde er wiederholt gewarnt, „daß ja nichts von denen liegetagen und schilling per Last tractiret werde“, denn diese Dinge seien „eine Stadt Sache“, während „er nichts weiter als die Commerciens Sache, die Elb- und Schiffart betreffend, vornehmen möchte“.

Selbstverständlich kann hier nicht auf alle Einzelheiten der lebhaften Correspondenz und Verhandlung eingegangen werden; nur die wichtigsten Streitpunkte mögen hervorgehoben werden. Die Hamburger traten namentlich für die 2 „Anhänge“ ein (§ 3)¹; gegen die Certifications-Scheine (§ 11), auf welchen man von Seiten der Berliner bestand, wandten die Hamburger ein, daß solche Scheine für die Fahrt Berlin-Hamburg allerdings sehr leicht auszustellen wären, da die binnenländischen Waaren fast aus-

¹) Vgl. das Reglement bei Mefeker, Sammlung d. hamb. Gesetze VI. 327 ff. ferner bei Mylius, Corpus Const. Marchicarum V. 2 pag. 33 ff.

schließlich auf Hamburg consignirt, während die von Hamburg elbaufwärts gesandten Waaren für viele verschiedene Plätze, so Lauenburg, Lenzen 2c. bestimmt wären. Doch wollten die Hamburger an diesem Punkte das „*hauptwerck*“ nicht scheitern lassen. Wichtig und verhängnißvoll war der § 8; auf Betrieb der Hamburger wurden in ihm die Worte „*und sonst nirgends*“ hinzugefügt¹. Was mit diesen Worten gemeint war, ersehen wir aus einem Schreiben der Commerz-Deputirten an Elassen vom 4. August 1700; sie hätten gehört, daß die kurfürstlichen Commissarien besorgt wären, „*es möchten gedachte Worte im Churfürstl. Geheimten Raht einigen scrupel erwecken*“; Elassen wurde nun instruirt und ersucht, „*wann irgend über verhoffen sich einige Contradictiones finden solten, daß alsdann E. E. mit der puren und lautern warheit es bey denen hohen Herren Commissarien geliebe mit einer freundlichen Mine zu beantworten, nemlich weihn die Kauffleute nicht anders gewohnet von allen hohen Puissancen mit aller großen bescheidenheit zu reden, als hette man unter daß Wort „und sonst nirgends“ nichts anders als Altona verstehen wollen. Dan weihn die Herren Commissarii ohndehm bereits so gütig sich bezeiget, in denen conferencen es klar zu exprimiren, daß mans durch übersendung der Contentzettul am besten spühren könnte, ob auch Güter von und nach Altona giengen, als vermeinen wir, daß es bey Churfürstl. Durchl. nicht werde ungnädig gedeutet werden, disseitige modestie sich bedienet, und unter dem verstande von*

1) Der § 8 lautet zu Anfang: „*Um ferner allen Unordnungen bey dieser Reihe-Fahrt vorzukommen, soll kein Schiffer in der Auffahrt ausserhalb Baums einige Güther in sein Schiff-Gefäß weder ein- noch ausladen, weihn allein zu Berlin und Hamburg, und sonst nirgends, die Lager-Stellen seyn sollen*“ — und dann weiter: „*Gleichergestalt sollen die Schiffer in Hamburg, so bald sie befrachtet seyn und richtig verzolltet haben, von der Lager-Stätte zwischen die sogenannte lange und Zug-Brücke vorm Deich-Thor ab- und aus dem Baum legen, um ihre Reise zu befördern, ohne daß ihme verstattet werde, ausserhalb Baums wieder abzulegen oder einige Güther einzunehmen*“, und zum Schluß: „*es verbleibet aber denen von Berlin abfahrenden Schiffern frey, zu Potsdam, Brandenburg, Havelberg und der Orten Hirse, auch andere Kaufmanns-Waaren, nach richtiger Verzollung, einzunehmen und nach Hamburg herunter zu führen*“.

Altona jenige worte eingeführt zu haben. Verhoffen also, daß vermittelt einer solchen warhafften und bündigen remonstration dieser punct werde zugestanden werden“. Ob Classen wirklich noch Gelegenheit gehabt hat, in dieser Weise die kurfürstlichen Commissare aufzuklären, steht nicht fest; schon am 12. August gab der Kurfürst seine Einwilligung zu dem Reglement; es geht jedenfalls aus jenem Briefe hervor, daß die Hamburger ganz offen das bekanneten, was sie mit den Worten jenes Artikels sagen wollten, und daß von einer „Falle“¹⁾, in welche die brandenburgische Regierung, indem sie jenen Paragraphen annahm, gegangen sein soll, wohl nicht die Rede sein kann. — Das Reglement war am 31. Juli von den beiderseitigen Commissaren endgültig festgestellt, am 12. August wurde es, wie gesagt, vom Kurfürsten endgültig bestätigt, am 15. vom Hamburgischen Rath ratificirt. Die Hamburger bedauerten aber, daß im § 11 der letzte Passus *„Sollte aber der Schiffer bedungen seyn, unterwegs etwas auszusetzen oder auch in der Niederfahrt einzunehmen, hat er sich jedes Orts, da er die Güther aussetzet, von den Churfürstl. Zoll- oder Amts-Bedienten ein beglaubtes Attestatum darüber ertheilen zu lassen und solches bey seiner Ankunft gehörigermaassen zu produciren*“, nachträglich eingefügt worden sei.

Das Reglement bestand nun zu Recht und sollte vom 1. September ab in Geltung treten. Die Schwierigkeiten der Ausführung traten jedoch sofort hervor. In Hamburg zeigten sich die Schiffer recht widerspenstig; schon vorher hatten die Commerz-Deputirten gefürchtet, von ihnen viel Opposition zu finden, *„wie denn unter hiesigen Schiffern wiederliche Köpffe weren, da doch mit ihnen alles vorher communiciret worden*“; auch die *„morosische Köpffe*“ unter den betheiligten Kaufleuten zeigten sich der Neuerung abgeneigt. — Der Keim der Entzweiung mit den Oberländern lag im § 8. Von den Hamburgern war, wie wir gesehen haben, dieser Artikel namentlich mit Rücksicht auf die Altonaer in der geschenehen Art festgestellt; das seit Langem beanspruchte Stapelrecht sollte gewahrt, und verhindert werden, daß, wie es so oft zum Aerger der Hamburger geschah, aus dem Oberlande kommende Waaren bei der Seewemündung gegenüber dem Bunten Hause

¹⁾ Schmöller a. a. D. pag. 1081.

ausgeladen und dann Hamburg vermeidend durch die Süderelbe nach Altona transportirt wurden.

Bald genug gab ein praktischer Fall Gelegenheit zur Auseinandersetzung. Mitte October war der Hamburger Schiffer Bieregge in Berlin genöthigt worden, 3 Stück Breslauer Güter aufzunehmen „und zur See wegzuladen“; man hatte ihn dort mit einem Attest versehen, „daß er bey hiesiger Obrigkeit nicht straffällig seyn sollte“; Bieregge selbst hatte sich dagegen gesträubt, da er, wie alle Hamburgischen Schiffer, den Artikel so interpretirte, daß die eventuell für Altona bestimmten Güter nur in Hamburg ausgeladen werden dürften. Es wurde hin- und hergeschrieben; die Hofkammer in Berlin erklärte sich dahin, daß der § 8 nur „zu verstehen sei von denen Wahren, so von Berlin nacher Hamburg und von Hamburg nach Berlin gesand werden, und solche allein in ordinario loco ein und aufgeladen werden sollen“; Nun äußerten sich auch die Breslauer unzufrieden mit dem Reglement; ein dortiger Kaufmann schrieb: die freie Fahrt nach Altona werde gehemmt, „und mir oder einen andern wird ja erlaubt seyn, mein gut nach Altona einzuladen, dann negotien lassen sich nicht zwingen“; mit Landfuhrer werde man doch stets die Waaren nach Altona senden können, ohne viel mehr Spesen zu bezahlen als auf dem Wasserwege, zumal bei den Zauer'schen Kisten und anderen kleinen Fässern. Andererseits meinten die Hamburgischen Commerz-Deputirten, „wenn der 8. Articul alß daß Hauptwerck nicht gehalten würde, were daß gantze Reglement ja nichts“.

Für die Hamburger war die Furcht vor der Concurrnz Altonas in jener Zeit, wie schon früher oft, die Ursache, daß so manche, eine freiere Bewegung des Handels hemmende Schranke bestehen blieb. Damals trat ihnen das Schreckgespenst einer directen Breslau-Altonaer Fahrt vor Augen; der Brandenburgische Rat Weise schrieb am 4. Januar 1701 an Klassen, er habe gehört, daß die Altonaer 2 bis 3 Reiheschiffe auf dem Elbstrom nach Berlin anlegen wollten, um in directen Verkehr mit Breslau zu treten. Die Hamburger suchten den Breslauern den Werth des Reglements klar zu machen; eine von den Letzteren vorgeschlagene Conferenz zur Einigung scheint nicht zu Stande gekommen zu sein.

Im Allgemeinen suchten die beiderseitigen Behörden das Reglement für die Berlin-Hamburger Fahrt zunächst stricte auf-

recht zu erhalten; für Uebertretungen wurden hohe Strafen nachsichtslos eingezogen. Die Hamburger Schiffer waren hiermit natürlich wenig zufrieden; schon im Juni 1701 übergaben sie dem Rat eine Supplik, „*daß Sie die Reigefahrt auch so nicht halten können, sondern davon abseyn wollten*“. Die ganze Angelegenheit hatte, wie die Commerz-Deputirten sich Elassen gegenüber ausdrückten, „*wenig effect gehabt*“, was um so schmerzlicher war, als man beim Eintritt in die Verhandlungen über das Reglement in Hamburg gemeint hatte, dasselbe solle dienen „*zu auffhellung des zeithero fast in agone liegenden commercii*“.

Raum neun Jahre hatte das Reglement mehr oder weniger in Wirksamkeit gestanden, als der „*Erbare Kaufmann*“ zu Hamburg im Juli 1710 beschloß, den Rat zu bitten, „*daß die Reigefahrt auff Berlin abgeschaffet werden möge*“; es wurde namentlich geklagt, „*daß es leider mit dem umbfahren nach Altona doch eingerissen*“. Der Rat stellte am 18. August bei der Preussischen Regierung den Antrag auf Aufhebung der Reihefahrt und des Reglements. Die „*inobservance*“ des letzteren, besonders von Seiten der Berliner läge zu Tage; Verzögerungen in der Verladung seien für den Hamburger Export sehr schädlich, „*gestalten noch ohnlängst durch dehren Verabsäumnis und Fahrlässigkeit geschehen, daß die in voriger Woche allererst alhier angelangte Gühter, dehren theils nach Engelland und Lissabon destiniert, weilen die Convoy bereits abgangen, nicht abgeschiffet werden können, sondern zum großen praejudice der dabey interessirenden liegen bleiben müssen, welches nicht arriviret seyn würde, wenn Schiffer Viereck und Schwartzkopff, die solche Gühter bereits geladen, nicht durch die im Monath Junii geschehene militairische Execution von ihrer Abfahrt zurückgehohlet und die eingehabte Gühter wieder auszuladen gezwungen worden*“. Auf der Conferenz in Kenzen im Herbst 1711, wo auch über die Elbzölle und Holzflößerei verhandelt wurde, gelangte man in Betreff der Reihefahrt zu keinem Resultat. Anfang 1712 wurde dann vom König von Preußen das Reglement „*ad interim*“ aufgehoben, aber schon am 13. März 1714 wieder in Kraft gesetzt¹⁾; denn, wie es in der Preussischen Verordnung heißt, die Erfahrung der beiden letzten

1) Mylius a. a. O. pag. 45—46.

Jahre hatte gezeigt, „daß die hiesige eingesessene Bürgere und Handelsteute, so die Schiffahrt mit haben, sehr zurücke gesetzt, und Fremde, welche hier nichts beytragen, weniger allhier wohnhaft, sondern bey ihrer Ankunfft sich kaum 8 bis 14 Tagen aufhalten, als Hamburger, Mecklenburger etc, vor ihnen in der Ladung durch Faveur einiger Speditours gezogen worden“.

Die Hamburger waren über die Wiederherstellung der Reihesfahrt nichts weniger als erfreut; die alten Klagen wurden wieder laut. Das Reglement ist dann, wenn auch officiell in Geltung, in der Folgezeit nur nachlässig beobachtet worden; die märkischen Schiffer drängten die Hamburger immer mehr zurück. Im Jahre 1733 wurde von Berlin aus wieder die Frage einer Reihesfahrt angeregt und ein Project vorgelegt; da ergab sich, daß die Anzahl der Hamburger Schiffer auf 5 bis 6 heruntergegangen, während die der Märker sich auf 24 belief; dabei gingen jährlich höchstens vierzig Schiffe „mit beladenen Gefäßen“ aufwärts nach Berlin. Besonders wegen dieser Verschiedenheit der Zahl der Schiffer erklärte die Commerz-Deputation am 27. Januar 1734 in einer Resolution an den Rat, eine Reihesfahrt sei „bey gegenwärtigen umständen unmöglich zum Stande zu bringen, auch hiesiger gemeiner Stadt Commercio und hiesiger Schiffer-Brüderschaft höchst schädlich“, denn „eine reihesfahrt einen egalen Numerum von beiden Theilen erforderte“. Wieder wurde von der kurmärkischen Kriegs- und Domänenkammer eine Conferenz in Berlin vorgeschlagen. Die Commerz-Deputirten befürworteten hauptsächlich, daß mit mindestens zwei Masten und vier Anhängen gefahren werden müsse; im Princip verhielten sie sich ablehnend: „Sonsten vermeinen die dahin handelnde Kauff-Leute, daß die Reihesfahrt der Handlung überhaupt mehr schädlich als nützlich sey, weil dadurch 1) der Kauffmann gleichsam gezwungen wird, sein Guth in dem Schiffe, an welchem die Reihe ist, es mag selbiges wohl oder schlecht beschaffen seyn, zu laden. 2) Da keine gewisse Taxa wegen der Fracht nach Berlin gesetzt, so würde die Erhöhung derselben von des Schiffers Willen dependiren. 3) Würden die Berliner Schiffer die wenigste Zeit selber mit herunter kommen, weil sie wegen der Reihesfahrt der Ladung fest gnung versichert wären und nur also einen Steuermann oder woll gar einen Burschen herunterschicken,

woraus nichts anders als Unordnung und Schaden entstehen würde“. Am 31. Mai 1736 zeigte der Präses der Commerz-Deputation dem Ehrbaren Kaufmann an, daß man trotz aller Bemühungen wegen der großen im Wege stehenden Hindernisse bisher zu keinem Resultat gekommen sei.

Unter Friedrich's des Großen Regierung wurde wiederum von preußischer Seite ein Anlauf gemacht, um die Angelegenheit zu fördern. Am 11. März 1742 übergab der preußische Resident Destinon dem Rath ein diesbezügliches Promemoria; der König habe ihm, Destinon, befohlen, beim Rat „mit allem Ernst zu urgiren“ daß es endlich zu Vorschlägen käme. Auf diese dringliche Mahnung beschloß der Rat, „zumahl bey jetzigen Umständen diese Sache sehr bedenklich für die Stadt sei —, um zu einer schnellen einseitigen Resolution am Berlinischen Hofe keine Gelegenheit zu geben“, vorläufig ein Mandat zu erlassen; dieses sollte dienen „ad interim zur Verhütung der sonst in Berlin gegen die hiesigen Schiffer de facto zu nehmenden mesures“. In diesem Mandat (vom 29. Aug. 1742)¹ war die wichtigste Bestimmung die, daß die Schiffer nicht mehr als zwei Masten und vier Anhänge und einen ledigen Leichter bei jeder Fahrt haben dürften. — Doch gingen die Verhandlungen in Berlin weiter. An Stelle des Syndicus Surland, der dieselben bisher geführt hatte, nun aber in seiner Vaterstadt anderweitig in Anspruch genommen wurde, wurde auf Vorschlag des Rats der Hofrath Bretsch² als Agent mit der Führung der Angelegenheit in Berlin betraut. Strengste „Secretirung“ der Sache wurde empfohlen.

Aus den oft wiederholten Gründen erklärten sich auch jetzt noch die Hamburger gegen eine Reihesahrt. Vornehmlich wurde betont, daß die großen Fässer, die aus Holland und England kämen, den Weg über Stettin vorzögen, da die Schiffer, in der

1) Hamb. Mandatensammlung III. 1406.

2) Ueber ihn vgl. Zeitschrift f. hamb. Gesch. III. 521; in dem Vorschlag des Rats heißt es über ihn: „welcher eine profunde Gelehrsamkeit besäße und verschiedene Herren des Rathes, mit denen er studiret, als ein fleißiger und gelehrter Mensch bekannt währe“; er sei „Titular-Hofrath von dem Brandenburg-Bayreuthischen Hofe, mithin am Berliner Hofe mit keinen Pflichten engagiret, hätte aber indessen bey den vornehmsten den Zutritt und wäre auch von der Stadt Lübeck in ihren Geschäften employiret worden“.

Festsetzung der Frachtsätze frei, für solche Fässer eine zu hohe Fracht berechneten. Der Berliner Packhof sei zu klein und dort nur ein Krahn; auch in Breslau seien die Anstalten sehr mangelhaft; die dorthin zur weiteren Beförderung geschickten Waaren würden auf dem Großen Markt unter freiem Himmel gelagert, ohne jegliche Aufsicht, u. s. w. Nur dann könnten die Hamburger sich mit der Reihefahrt befreunden, wenn

- 1) die Berliner Schiffer sich dem Hamb. Mandat von 1742 unterwürfen;
- 2) die Schiffer sich bei den Zöllen nicht so lange aufhielten;
- 3) in Berlin bessere Anstalten zur Ausladung gemacht würden;
- 4) die nach Schlesien bestimmten Waaren von Berlin aus geschwinder befördert würden.

Auf die sehr weitläufigen Verhandlungen über diese und andere Vorschläge kann hier im Einzelnen nicht eingegangen werden; von den Hamburgern wurde wenig Neues gegen die Reihefahrt vorgebracht. Die Kaufmannschaft meinte, die Altonaer würden sich der Reihefahrt doch nicht anschließen, dann seien die Hamburger gebunden, jene aber frei und noch mehr als bisher in der Lage, ihnen Concurrnz zu machen. Gegen die Aufstellung einer Frachttaxe, deren Project schon im November 1744 von Gretsck eingesandt wurde, machten die Hamburger geltend, es „stünde zu besorgen, daß, da die Oesterreichische Handlung bereits eine Zeit her angefangen sich nach Trieste zu ziehen, dieselbe, wenn die Taxa der Frachten und Zölle verhöhet würde, wie aus dem von Berlinischer Seite communicirten Project einer Fracht-Taxa sich urtheilen ließe, sich vollends gantz und gar von der Elbe abziehen würde“. Die Hamburger wollten lieber gar keine gesetzliche Regelung der Fahrt als eine solche, die ihren vermeintlichen und wirklichen Rechten zu schaden drohte. Endlich brachte die Resolution der preussischen Regierung vom 31. März 1745 in die weit ausgedehnten Correspondenzen und Verhandlungen neues Leben; sie ist es werth, hier vollständig mitgetheilt zu werden.

Des Hamburgischen Agenten Herrn Hof Rath Gretschen Hoch Edelgeboren haben wir bereits unterm 11 ten und 27. Januarij c. bekannt gemacht, wie bey der von Hamburgischer Seite gemachten Verzögerung der zur regulirung der Reih-Fahrt bereits an-

gefangenen Conference wir nicht Umgang nehmen könnten, der Chur-Märkischen Krieges und Domänen Cammer von dem was bißhero in dieser Sache verhandelt, und warum sich die Fortsetzung der Conference accochiret, unsern Bericht abzustatten, und hiernächst deroselben, was darauf resolviret worden, hinwiederum zu communiciren. Da nun Sr. Königl. Maytt. auf den dieserhalb von der Chur-Märkischen Cammer abgestatteten allerunterthänigsten Bericht allergnädigst rescribiret, welcher gestalt Höchst dieselbe aus Königlicher Gnade und Zuneigung gegen die Stadt Hamburg zwar gerne gesehen hätten, daß ermeldte Stadt nebst derselben Magistrat sich zu der ihnen angetragenen Stiftung einer guten Ordnung in der Schiffahrt zwischen dero und der Stadt Hamburg Unterthanen williger und geneigter finden lassen, als sich solches bey denen angefangenen gemeinsamen Conferencien zu dero nicht geringen Mißfallen herfür gethan, indem Se. Königl. Maytt. aus dergleichen nicht erwarteten Betragen der Hamburgischen Deputirten nicht anders als eine mit gutem Fleiß ausgesonnene Verzögerung und Verschwendung der Zeit, um sich nur in der fast gänzlich an sich gezogenen privativen Schiffahrt auf der Elbe und Havel unvermerket feste, dero getreuen Unterthanen aber durch die aus solchen Verfahren ihnen je mehr und mehr zufallende Entkräftigung sich zu Nutze zu machen und selbige heraus zu setzen, schließen und abnehmen könnten. Weil aber Se. Königl. Maytt. dem Magistrat und der Stadt Hamburg dergleichen Maas-Regeln auf Unkosten dero Unterthanen einzuschlagen nicht länger gut zu heißen gemeinet wären, und diese gegründete Besorgniß auf eine oder die andere Art abzuheffen wissen wollten, wir des Herrn Hof Rath Gretschen Hoch Edelgeboren auf dero übergebenes pro Memoria vom 20. Januarij a. c. nicht nur dieses, sondern auch fernerweit declariren sollen, daß Sr. Königl. Maytt. und dem Magistrat zu Hamburg selbst mehr denn bekannt sey, wie denen Hamburgern von dem zwischen Sr. Königl. Maytt. und der Stadt Hamburg Unterthanen bißhero unterhaltenen mutuo Commercio ein weit größerer Vortheil fernerhin zuwachsen könne, als ersteren, solches auch nach der Acquisition von Schlesien in eine solche Maasse vergrößert worden, daß Niemand, welchem die Eigenschaft und Wichtigkeit

dieses zwischen dero Landen und der Stadt Hamburg gehenden Handels und Wandels nur etwas bekannt sey, zweifeln könne, daß aus Sr. Königl. Maytt. considerablen Provinzien von Schlesien, Pommern, denen Marken und Magdeburgischen weit grössere Summen nach Hamburg als von da nach Sr. Königl. Mayt. Provintzien verkehret würden. Ob nun zwar wohl erwehnte Stadt Hamburg hierzu vor anderen kleinen Staaten kein besonder erworbenes, noch also besonderes Recht vor andern Reihe-Genossen hätten, sich der Elbe und Havel durch eine unbeschränkte Schifffahrt zu gebrauchen, so hätten Se. Königl. Maytt. Ihnen sothanen Vortheiles jedennoch aus Liebe zu einem zu unterhaltenden Nachbarlichen mutuellen Commercio so lange gerne gegönnet, als solches mit der Wohlfahrt und Interesse dero dabey so stark concurrirenden Unterthanen und rechtmäßigen revenües auf eine nur leidliche Weise überein gekommen und unter beyden Traficanten ein billiges Gleichgewicht gehalten, folglich Sr. Königl. Maytt. eigene Unterthanen nur irgends dabey bestehen und nicht wegen einiger sich hervorgethanen augenscheinlichen Vervortheilung mit Grunde sich beschweren mögen. Nachdemmahlen aber seith schon vielen Jahren sich nachstehende dringliche Beschwerden von Seiten Dero Unterthanen geäußert, da nemlich alle Chur-Märkische Schiffer nicht nur generalement sich beklaget, daß sie in Hamburg jetzo mehr als jemahlen in der Wasser-fahrt denen Hamburgischen Schiffern postponiret würden, und dahero wegen der deshalb anzuwendenden Kosten, falls die Reihe-fahrt nicht balde zum Stande käme, gänzlich zu Grunde gehen müsten; wie denn unter andern der hiesige Schiffer Zitze specialiter angezeigt, daß er schon seith 1741 fast keine Ladung mehr in Hamburg bekommen können, und im abgewichenen Jahre zu seinem grösten Schaden ein gantzes halbes Jahr mit seinem Schiffe auf Ladung gewartet, und noch biß jetzo nicht die nöthige Güter dazu erhalten können, sich auch bey Aufzeichnung der Lasten von denen Gütern, so die Chur-Märkischen Schiffer in dem abgewichenen Jahre anhero gebracht, gezeiget, daß dieselbe bey weiten nicht soviel als Ao. 1743 transportiret, und die Hamburger Schiffer also nach und nach die meisten Güter an sich zögen, sich auch jetzo mehr als jemahlen zu vermehren suchten, ja die mit der

Chur-Märkischen Schiffer-Gilde es annoch haltende Schiffer von derselben ab- und zu sich zu ziehen sich bemüheten, wie jetzo ein *Casus specialis* mit dem Schiffer Heinrich Wilhelm Vorwerck vorhanden, welcher schon seith 1732 mit der Chur-Märkischen Schiffer-Gilde es gehalten und bey derselben recipiret worden, aber auf Persuasion der Hamburgischen Schiffer sich von der Chur-Märkischen Schiffer-Gilde abgeben und in die Hamburgische Schiffer-Brüderschafft sich recipiren lassen wollen. Hiernächst auch die hiesige Materialisten-Gilde sich beschweret, daß bey dem Aufenthalt der Reihefahrt und dabey zu introducirenden Ordnung, und da jetzo in Hamburg die Chur-Märkischen Schiffer denen frembden beständig nachgesetzt würden, diese aber mit ihren großen Gefäßen in Ladung lägen und Ueberfracht nähmen, sie bey ihrem Commercio gehemmet und bißhero in großen Schaden gesetzt werden, und man zu Abhelfung solcher Beschwerden von Ao. 1740 her bereits oftmahls und billichmäßigen Antrag bey der Stadt Hamburg gethan, auch durch gemeinsame Conferencien und Vorschläge eines zu etablirenden Schiffahrts-Reglements die Hand gebothen, solche aber durch allerhand von seiten der Hamburgischen Deputirten gebrauchten Anzüge und Verzögerung eines gedeylichen Schlußes ins Weite gespielet und auf eine Sr. Königl. Mayt. gebührende Attention und Hochachtung gantz widrige Weise von denenselben gleichsam eludiret werden wollen: So finden Se. Königl. Maytt. aus Väterlicher Vorsorge vor dero getreuen Unterthanen große Ursache, dieserhalb diejenigen Maas-Regeln zu nehmen, welche deroselben die natürliche Völcker-Reihe-Rechte, ohne sich aller anderen sonst nicht fehlenden Mitteln zu praevaliren, an Händen gegeben, und da bekannt, daß die Hamburger alle ihre zu ihrem considerablen Commercio benöthigte Waaren aus Engeland, Frankreich, Spanien und so weiter, mit eigenen Schiffen und Anstalten holeten, und dadurch auf eine gar löbliche Weise ihren Städtischen Unterthanen vollauf Gewerbe und Nahrung schaffeten, ohne daß besagete Nationes sich darüber zu beschweren, vielmehr aber ihnen zu danken Ursach genommen, also würde Höchst-deroselben, weil Sie und dero Unterthanen sich in eben der Situation und Befugniß befinden, und es denenselben nicht an Fahrzeugen noch Leuten fehlte, dero zu vermuthlichen Dank derer Hamburger aus dem Lande zum Handel

zu transportirende exportanda damit selbst und die dagegen benöthigte weit wichtigere von denen Hamburgern zu nehmende, mit schweren Geldern zu bezahlende importanda von dannen wieder einzuladen und abzuholen, zumahlen selbst das Jus praeternavigationis keinen von beyden gestritten würde, von Niemanden verdacht werden können, wenn, falls die Stadt Hamburg die zwischen deroselben und der Stadt Unterthanen zu stiftende erspriessliche Ordnung zu Etablirung einer proportionirten Reihe-Fahrt nicht anstünde, sich gänzlich von denen Hamburgischen Schiffern losz zu machen und dero trafiquirende Unterthanen dahin gemeßenen Befehl und Instruction zu ertheilen, daß keine aus und in Sr. Königl. Mayt. Erblande nach und von Hamburg destimirte Waaren durch andere als dero Schiffahrende Unterthanen spediret und gefrachtet würden, allermåßen dasjenige, was denen Hamburgern in Ansehung fremder Nationen nicht streitig gemachet würde, auch Sr. Königl. Maytt. Unterthanen auf Königl. Strömen zu fahren nicht disputiret werden könnte, jedennoch aber bey dieser Einrichtung geschehen liessen, daß die Hamburger der Elb- und Havelfahrt mit frembden und nicht zu Vertrieb Sr. Königl. Maytt. Landen gehörigen Waaren sich nach wie vor bedienen, und davon so viel als sie könnten profitirten, zumahlen die Hamburger das sonst in Ao. 1700 convenirte Schiffahrts-Reglement niemahlen zur Observantz kommen, noch weniger sich deßen anders als in passibus utilibus gebrauchen, am allerwenigsten aber selbiges bey der doch seith obiger Epoque vorgefallenen zweymahligen Regierungs-Veränderung erneuern und confirmiren lassen wollen: hinfolglich nunmehr von Sr. Königl. Maytt. so fest allergnädigst resolviret worden, daß, wenn man Hamburger seits zwischen hier und bevorstehenden Pfingsten nicht gut finde, das projectirte Reihe-Fahrts Reglement in Substantia zu genehmigen, Se. Königl. Maytt. mit allen denen vorhero detaillirten Anstalten verfahren und das nöthige dieserhalb unverzüglich nach Ablauf dieses Termins verfügen lassen würden. Wie nun des Herrn Hof-Raths Gretschen Hoch Edelgeboren hieraus die von Sr. Königl. Maytt. in dieser Sache nunmehr genommene Allergnädigste Resolution, welche Wir deroselben zu declariren beordert sind, hinlänglich vernommen haben werden, und nicht

zweifeln, es werden dieselbe solche mit dem allerfordersamsten an dero Oberen E. Hochlöbl. Magistrat zu Hamburg zu communiciren nicht anstehen und besorgen, daß darauf Sr. Königl. Maytt. allergnädigsten Intention gemäße Erklärung, auch die Vollziehung gegen Pfingsten unfehlbar erfolge, so wollen Wir die Erklärung ohne Aufschub zu befördern und so bald sie eingegangen uns zu communiciren gebethen haben, nichts mehr wünschende, als daß diese streitige Sache endlich zu einem erwünschten und zur Conservation beyderseits Scheiffern erreichenden Ende gelangen möge.

Es gelang den Hamburgern, noch über ein Jahr die ihnen höchst unerwünschte Verhandlung hinzuziehen und die Ausführung jener Drohung zu verhindern. Immer schwerer aber wurde es für den Rat, die Commerz-Deputation und die Kaufmannschaft zur Bewilligung der für die Verhandlungen nötigen Mittel zu bewegen. Zuletzt halfen auch die üblichen Douceurs an die Minister nichts mehr¹. Am 15. April 1746 erfolgte die preussische Verordnung²: „Nachdem Se. Königl. Majestät zu Abhelfung derer viele Jahre her von denen Chur-Märckischen Schiffern geführten gründlichen Beschwerden, daß nemlich die Hamburgische Schiffer in Hamburg keine Reihe-farth, so wie hier in Berlin, halten wollen, ihnen dadurch die meisten Güther praeripiret, sie mit der Ladung aufgehalten, und ihre Schiffarth und Nahrung von Jahr zu Jahr mehr geschwächet würde, allergnädigst resolviret, daß von nun an die Hamburgische Schiffer so lange weiter keine Güther in Hamburg laden und hieher schiffen sollen, als bis der Magistrat zu Hamburg die vorgeschlagene Schiffer-Reih-farth in Hamburg zum Stande und zur Observance gebracht“. Doch konnte Gretsck schon am 15. Juni aus Berlin berichten, daß fürs Erste und „biß zu endlicher Berichtigung der Reihe-Fahrts-Sache“ die freie Fahrt fort dauern dürfe; es folgten weitere „favorable Berichte“, und König Friedrich äußerte sich in sehr gnädiger Weise über „die abseiten der Stadt auf deroselben Tafel gemachte Praesents“. Die

1) U. N. forderte der Syndicus Surland im Juni 1745 sechshundert Dukaten, „weil die Ministri sich fast hautement erkläret, dass sie für die Zeichnung Douceurs haben wollten“.

2) Mythius a. a. D. Cont. Tertia pag. 73.

Hamburger Schiffer wurden aber doch immer mehr in die Enge getrieben; eine neue Conferenz zerschlug sich wieder; im März 1748 wandten sich die Schiffer an die Commerz-Deputation mit der Klage, daß sie nunmehr „von der Reihe-Fahrt gänzlich *excludiret* worden wären“; sie erhielten vom Präses Berenberg die Antwort: „daß die Löbl Deputation des *Commercii* sich diese Sache nach *aeußerstem* Vermögen hätte angelegen sein lassen, viele Mühe in *Concipirung* der Reihe-Fahrts-Ordnung gehabt, einen eigenen Agenten in Berlin darauf gehalten, auch auf andere Art und Weise kein Geld dazu *gespart* hätte; da aber die aufwärts fahrenden Schiffer *bishero* die löbl. Deputation nicht gekannt, noch kennen wollen, so möchten sie sich *jetzo* an diejenigen wenden, an die sie sich *bis*her gehalten hätten“. So gab die Commerzdeputation, die im Verein mit dem Räte sich wahrlich Mühe genug gegeben, die Schiffer auf. Diese hatten selbst nicht am wenigsten Schuld an dem Verfalle ihres Gewerbes, da sie sich jeder Neuerung gegenüber unglaublich widerspenstig und intransigent zeigten; im Grunde aber fiel doch diese althamburgische Flußschiffahrt den allgemeinen Handelsgrundsätzen der Stadt, der Stapelpolitik zum Opfer. Die Berliner verdankten es namentlich der zielbewußten, auf das Interesse des Volkes gerichteten Politik ihrer Fürsten, daß sie auf dem Gebiete der Elbschiffahrt eine so weit überwiegende Bedeutung erlangten. Seit 1748 fuhren die Hamburger nicht mehr „in der Reihe“; die preussische Regierung schuf für ihre Unterthanen in demselben Jahre ein neues Reihefahrts-Reglement, im Jahre 1749 eine Frachttare für diese Fahrt. — Im Jahre 1811 konnte der Hamburger Schriftsteller J. L. von Heß¹ schreiben: „Bereits seit einer Reihe von Jahren wohnen sämmtliche Oberländische Schiffer in den Brandenburgischen Staaten. Auch die Fahrt nach Voigtenburg, Lauenburg, selbst nach Harburg, ist größtentheils in den Händen der Ausländer“. Erst seit der Mitte dieses Jahrhunderts ist ein Teil dieser Flußschiffahrt wieder in Hamburg beheimatet.

¹) Hamburg, topographisch, politisch und historisch beschrieben. 2. Aufl. III. 397. Anm.